

Il regime deficiente dei cantieri

golismo di causa, senza lasciarsi fuorviare da discussioni generiche e teoriche, le quali non cavano un ragno dal buco.

mi sono accorto che occorre promettere agli alcuni elementi di tutto, sia pure molto modesti, incominciando dalla spogliareccia. E allora mi sono messo a fare, agli altri, l'imperna. Tutti i progetti di Villaggio sono basati sulla vitale funzione che esse esercitano nel mondo, in tutte le marine mercantili del mondo. Per giungere rapidamente allo scopo, sacrifico un po' di precisione tecnica alla chiarezza e mi spiegherò con un esempio ferroviario. Esistono dei centri molto importanti dal punto di vista bancario, industriale, commerciale e politico, fra i quali vi è un attivo movimento di persone e di capitali. Appresero tutti, che apprezzano soprattutto la comodità e la rapidità del trasporto, individuano il mezzo più idoneo per raggiungere rapidamente il loro scopo. Per

soddisfatti alla richiesta di contare, vengono istintivamente diretti tutti con una o due sole classi, e gli esposti di lusso, caratterizzati da un alto costo di costruzione e di gestione e da tariffe proporzionalmente elevate. Vi sono poi nei centri che hanno un intenso commercio al mercato, distribuito in modo identico nel tempo e quindi facilmente prevedibile. Per molte di queste merci l'urgente ha senza importanza, mentre è indispensabile che la tariffa di trasporto rappresenti una piccola percentuale sul valore globale dell'oggetto. Questo genere di domanda viene soddisfatto coi treni merci.

Esistono, infine, viaggiatori disposti a trasferire sulla durata del viaggio, pur non trasferirlo, non sia troppo elevata: e siccome il tempo è denaro, i mercé, che sono i più, non possono rinunciare a un risparmio: uno special imbalsaggio, oppure un percorso, questa doppia domanda viene soddisfatta con vantaggio generale mediante i treni viaggiatori a mercé, che sono od omibusa, o accelerati. Con le debite riserve, corrispondono sul mare, agli esposti di lì, i grandi piroscafi da passeggeri, tipo "Lusitania", che in 4 giorni andava da Liverpool a New York. Al tempo stesso corrispondono i piroscafi da carico, tipo "Siro".

sono rappresentati sul mare dai pirati somali, i quali hanno poi una quantità di requisiti molto diversi, a seconda delle linee di percorrenza, delle merci che caricano e dei viaggiatori che trasportano. Il più semplice è locale per viaggiatori indiani e che ha abitanti del mondo misti diversi, che non per viaggiatori europei.

Ora se durante la guerra e nel periodo immediatamente successivo, non solo in Italia ma in tutto il mondo, per economia di visione generale, si sono trovati le forme delle navi da carico, sicché per il momento ne abbiamo in eccedenza, il contrario è avvenuto per i piroscafi da passeggeri e soprattutto per quelli misti, che sono rimasti colossali unità, parecchie in tutto le marine, e che hanno il servizio delle linee regolari. Sicché oggi in via di fatto, i cantieri esteri sono impegnati per parecchio tempo per le proprie marine nazionali in materia di piroscafi e alcuni armatori nostri, che si svolgono costruttori, insistono per i pesanti per tali navi, si sentono rispondere

Il coltore di economia pura a questo punto osserverà che, dalle stesse circostanze, il prezzo dei pioscafi misti dovrebbe essere così elevato, da compensare il costo di produzione dei cantieri nazionali. Ma questa osservazione ha un valore puramente teorico. Succede delle navi, tenuto debito conto delle dovute differenze che ci abbiamo rilevato per le case di

... un equilibrio economico definitivo
perché ogni variazione accentuata ne

prezzi, nel saggio dell'interesse, nel valore della moneta, turba profondamente qualsiasi prudente calcolo di previsione economica. Ad esempio, l'elemento dell'inflazione. Se un tonnellata di grano costa 40 sterline per ogni tonnellata, e il grano (tra parentesi, mette in guardia contro i facili errori che si commettono, confondendo la tonnellata di stazza lorda con quella « a peso morto », sulla quale ultimi gli inglesi stabiliscono i loro calcoli) è chiaro che tutta la valutazione contabile del cantiere e dell'armatore italiano trova alterata, se la sua previsione non è stata fatta in base a questa moneta, caso la tonnellata lorda vale lire 40000, a 89, come è il cambio oggi, nel qual caso il costo unitario di lire 33900, o a 60 lire

come potrebbe esserci fra 12, o fra 18 mesi, per cui il nostro andrebbe a 2400: a così dicendo, Si suppone che i grandi armatori, i grandi mercantili linee sovvenzionate, non danno ordinazioni di navi nuove sino a quando lo Stato non avrà deciso il nuovo regime di tali linee e sulle assunzioni di tali servizi. E' un errore, e' un errore perché, nell'attuale situazione transitoria, i nostri cantieri non costruiscono e gli armatori non ordinano.

Questo stato di cose però è pericoloso per due ragioni. In primo luogo, perché (il frattempo anche i cantieri migliori si fermano) e la loro mano d'opera altissima specificità si disperde. In secondo luogo, perché dobbiamo rischiare, prima che il cambio a noi si siano stabilizzati, che il nostro regime di navi costruite e in costruzione, e di quelle in costruzione, non sia, nel suo insieme, un po' più costoso.

...nensi, la cui moneta è buona. Ecco perché
per aiutare a superare questa crisi del ca-

zioni, in cui, quale, per un insieme di ragioni, inutili qui a ridire, lo Stato ha permesso che il 50 per cento della capitale venisse nel momento di massima temporanea asfissia di costruzione. Ed io non vado per prima perché, mentre tutti riconoscono che il peggioramento del regime di vicinato è quello di libertà per le case non si può effettuare se non con una serie di taluni intermedi, quando si tratta delle costruzioni navali non si debba procedere con la stessa prudenza; per evitare una crisi inutile e dannosa.

Però i due punti su cui noi abbiamo una concezione al regime transitorio stesso allo Stato, deve essere subordinati al raggiungimento di un grande vantaggio nazionale, e cioè, l'eliminazione di cantieri inutili; 2° che, cessati il regime di transizione, si deve ritornare ad un solo stato di libertà, nel quale i cer-

Tombola di L. 425.000

(Dal nostro inviato speciale in Oriente)

Telex. 122 a L. FRASSATI & C.

In Inghilterra si giudica la risposta dei banchieri come un saggio monito alla Francia

10

